

vencido, que si el clero no identifica sus intereses con la sociedad entera, traiciona su sagrada mision y provoca una lucha en que tiene de ser vencido sin que pueda alegar en su favor consideraciones de ningun género, teniendo en su abono los vencedores, los intereses de la humanidad, y la interpretacion neta y bienhechora de las doctrinas evangélicas.

La cuestion de la frontera, la adoptacion para ella de una política *ad hoc*, es la mas vital de las necesidades del pais, y mientras á eso no se atiende, podemos decir que no tenemos ni hacienda, ni industria, ni patria. El plan que se adopte en la frontera, es el que debe determinar de la organizacion de las aduanas, porque consiguiendo proveer á su seguridad de una manera bien calculada: con sus productos, los de las contribuciones directas, la subsistencia por algun tiempo del monopolio del tabaco, y el arreglo del crédito, se cubrirán con largueza los presupuestos, pudiéndose abolir todas las trabas del comercio interior, dando así un impulso rápido y fecundo á la prosperidad de la nacion.

Mientras este sistema no se adopte, los planes para perseguir el fraude han de fallar por su base; todas las medidas han de ser ineficaces; y no el aniquilamiento de las rentas, sino el de la nacionalidad, se consumará muy pronto, desapareciendo la nacion bajo las oleadas de otra raza mas previsoras que hará con el transcurso de los tiempos que no quede de nosotros mas que recuerdos de ignorancia y de oprobio.

Provista la seguridad de la frontera, y dotados de quince ó veinte mil hombres con una organizacion militar los contra-resguardos, organizacion semejante á la que se puede ver en el tomo 2.º de la Historia de la Real Hacienda, por Muchada, para cubrir con diez mil hombres la corta frontera de Gibraltar, se podian establecer las aduanas de la manera siguiente:

Las marítimas, las fronterizas, donde ecsisten hoy las colonias militares, y donde se considerasen mas eficaces, y una última línea de oficinas de contra-registro en las gargantas de las sierras y caminos, segun las ecsigencias de las respectivas localidades.

Se tachará tal vez este sistema de dispendioso en extremo; pero es necesario tener presente, que reducido el número de las aduanas marítimas como debe ser, y quitado de ellas el resguardo por el establecimiento de los contra-resguardos en toda su extension, para vigilar las líneas de aduanas, el ahorro en este punto deberia ser grande.

En muchos puntos de la frontera, la travesía de grandes desiertos y sus costos, y sobre todo, el peligro de los bárbaros, son otros tantos retraentes del contrabando, así como la necesidad de formar caravanas para esas largas travesías, caravanas con carros y trenes que no se pueden ocultar á la persecucion fiscal; así es que el establecimiento de oficinas no tiene que ser muy numeroso, y si los contra-resguardos ecsigen grande número de hombres y bien dotados, tambien es cierto, que de todas maneras tienen que hacerse cuantiosas erogaciones para la seguridad de la frontera, como la primera de las necesidades nacionales.

El sistema de vigilancia anunciado, se afirmaria completamente con la dependencia de las aduanas fronterizas y las oficinas de contra-registro, á la respectiva aduana marítima con la correspondencia fiscal, y con la fijacion de derroteros en las guías á los efectos que se introdujesen hasta rematarlas en las oficinas de contra-registro, bajo las penas que hoy se establecen á los que estravian rutas, siendo todo esto de la parte reglamentaria de los contra-resguardos.

Una vez atendida la seguridad de la frontera, tanto para las aduanas marítimas como para los otros ramos de hacienda, es

indispensable la creacion de un consejo, junta de hacienda, ó cuerpo consultivo, con la denominacion que se quiera, que llene estos objetos, y para esto, como se ha escrito tanto y tan bueno, no queda mas que recomendar entre los autores franceses á Foucart, y entre los españoles á Silvela Olivan y Colmeirio, que han agotado esta materia.

Alarma proponer la creacion de cuerpos semejantes, porque de luego á luego se representa á la imaginacion grandes dotaciones, favoritismo, oficinas y propiedades de empleos, y todo aquello contra lo que se ha pronunciado la opinion; pero mi pensamiento no es ese, sino acomodar este cuerpo á las circunstancias, para que entienda en la parte contenciosa descuidada entre nosotros, y atendiendo á los vaivenes peligrosos que está sufriendo actualmente, y ha de seguir padeciendo la hacienda pública por el cambio de ministros, lo confuso de la legislacion, y la falta de una estadística fiscal, siempre que no haya siquiera un cuerpo que aunque sea por tradicion, conozca los negocios, é instruya de sus antecedentes á los ministros, se caminará de error en error.

La junta directiva debe quedar reducida, puesto que ya existe, á las operaciones de la antigua direccion general, añadiéndole la seccion de aranceles, para que estinguída la junta de industria, ésta recoja los datos para apreciar los productos de la industria agrícola y fabril, datos que, cotejados con los que deben dirigirles los cónsules sobre las importaciones, han de ser la base cierta para la regulacion de las cuotas de tarifa (1).

(1) Vease sobre esto á Florez Estrada, en el tomo 2.º de su obra pág. 200, hablando de la oficina criada por D. Diego Gardoqui, perfeccionada por D. Miguel Cayetano Soler; en esas páginas tambien puede verse la enérgica impugnacion del quimérico sistema de Balanza de Comercio, que todavia tiene mucho crédito entre varios de nuestros rentistas.

Se dirá que con esta medida se deja sin garantía á los acreedores, pero las seguridades para el pago de estos, deben ser de otro género, y nunca la de ingerirlos en la administracion pública. En tal caso, mas franco seria el arrendamiento de las aduanas marítimas, medio que no ha dejado de ocurrirle á algunos de nuestros rentistas, puesto en España en un evidente descrédito por la ilustre pluma de Canga Argüelles.

En cuanto á los deberes de los cónsules, y á la necesidad de la acta de navegacion, ya hemos dicho en el capítulo anterior las medidas que es preciso tomar.

La medida radical en punto á la administracion de las aduanas, consiste en uno de dos extremos, ó dejar las cosas en el estado en que se encuentran, cuando mas restableciendo lo dispuesto en la ley de 17 de Febrero de 1837, ó adoptando un sistema de completa libertad y confianza respecto de los administradores; porque por mas que se diga en este particular, todo depende del personal de los empleados, y ningun poder será capaz de frustrar las combinaciones de la perversidad de estos y el interés de los contrabandistas. Para proceder segun este sistema, mi opinion es regular los productos de cada aduana marítima, y designar un tanto por ciento para los gastos de recaudacion y administracion: segun él, los administradores nombrarian el número de empleados conveniente, sobre su responsabilidad, halagando sus intereses con un tanto por ciento de los aumentos que tuviere la misma aduana. Los vistas deberán ser nombrados prévia convocatoria pública y justificacion de méritos por el gobierno, y en la administracion de la aduana estarán sujetos á las órdenes del administrador.

Para sobrevigilar todas las administraciones, deberian estar en movimiento constante cuatro ó seis visitadores que sobrevigi-

laran las aduanas segun las instrucciones de la direccion, y conforme á su reglamento respectivo. Algunas de las personas á quienes he consultado este plan, han objetado que se iba á revestir de un poder inmenso á los administradores, y que el sistema penal rigorosísimo que este plan ecsige no lo llevarian al cabo nuestros gobiernos.

Yo hablo en el concepto de que las leyes se ejecuten y de que no siga gozando de impunidad el crimen; porque si esto no es así, sea la que fuere la reforma que se adopte, ha de ser estéril en resultados.

Varios son los sistemas adoptados sobre arancel; pero en mi juicio, ademas de tener en cuenta las opiniones del Sr. Payno (hijo), copiadas en el artículo anterior, tres me parecen las reformas sustanciales.

Primera, la abolicion del sistema prohibitivo, excepto en lo relativo á los productos agrícolas, sustituyéndolos con la adopcion de derechos protectores.

Segunda, reducir la nomenclatura de la tarifa á los menos nombres posibles, haciendo recaer las cuotas sobre los efectos de mas consumo é importancia, y librando de todo derecho á otra multitud de artículos que nada producen al erario, que son de muy difícil clasificacion, y que llenan de trabas odiosas al comercio.

La tercera de las reformas consiste en facultar al administrador á que trance en las cuestiones de poco momento con los comerciantes, si se quiere con la intervencion de un alcalde ó de cualquiera otra autoridad civil.

Otra de las reformas importantes sobre arancel, seria reducir á un derecho de importacion todos los otros que con distintos nombres se pagan, calculando el recargo por la direccion con la

presencia de los mejores datos. Así es, que mi parecer es extinguir los ramos de 1 p.Σ de importacion, avería, circulacion, internacion y consumo.

La facultad cometida á los capitanes de puerto, de que visiten los buques antes que la aduana, la medicion de toneladas y certificaciones de avería, deben cometerse, la primera, es decir, la visita de sanidad, al municipio de cada puerto, quien enviará un empleado, para que acompañado del dependiente de la aduana, que debe practicar sus operaciones luego que fondee el buque, verifique la referida visita; y las otras dos atribuciones serán del resorte de la aduana, pudiendo en este y en los demas casos ocurientes valerse de personas prácticas para estas operaciones. El reglamento de cónsules debe encargarse de las certificaciones de toneladas, y el Sr. Vivó se ocupa de esto en su obra con tanta sencillez como claridad.

La vigencia de las ordenanzas de matrículas en las capitánías de puerto entre nosotros, casi no tienen objeto. Como se sabe, una de sus miras principales era abrir un registro para que la gente de mar á quien se acordaban diversos goces y privilegios, se comprometiese á servir por lo menos un año en la marina real, y mantener así un seminario de marineros, en extremo útil al servicio nacional; pero no habiendo entre nosotros marina, ni estando relacionadas estas ordenanzas con ninguna ley que nos haga concebir la esperanza de tenerla, los privilegios de esa gente de mar la convierte en nociva á la sociedad, la hace ausiliar del contrabando, y muchas veces ha sido cómplice impune de los capitanes de los puertos. Todas estas medidas y sus anexas, reduciéndolas á medidas de policía, se deberian cometer á los ayuntamientos; por último, lo mas perjudicial al comercio y al mismo tiempo al erario, es la secuela de procedimientos judicia-

les en las causas de comiso, y para cortar de raiz este mal, no queda otro arbitrio que el establecimiento de tribunales administrativos como de los que habla Colmeiro, ó la decision de estos juicios por jurados, reglamentando sus procedimientos personas sábias y entendidas en esta clase de negocios, que por fortuna no escasean entre nosotros.



ESPORTACION.

Comercio interior.—Civilizacion.—Comunicaciones.—Colonizacion.—Fin de la primera parte de esta obra.

HASTA ahora, generalmente hablando, las cuestiones relativas á esportacion se han reducido á librar de todo derecho á su salida las producciones nacionales, y á combinar la mayor ó menor cuota de los metales preciosos, cálculo sin relacion ninguna con las medidas para impedir el fraude que ha dado por resultado los mismos rendimientos con la alza de derechos y con su baja.

Desgraciadamente en esta cuestion solo pueden presentarse congeturas, solo pueden ofrecerse problemas sin solucion, porque no hay guia segura para los cálculos, porque por lo mismo todos deben fallar por su base.